STAATSCOURANT
Officiële uitgave van het Koninkrijk der Nederlanden sinds 1814.
Nr. 8348
25 maart 2015

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 20 maart 2015, nr. IENM/BSK-2015/59034, tot wijziging van de Regeling burgerluchthavens in verband met het vaststellen van gebieden met hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 14, derde lid, van het Besluit burgerluchthavens;

BESLUIT:

ARTIKEL I

De Regeling burgerluchthavens wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 8, eerste lid, onderdeel a, wordt ‘met code number 1 of 2’ vervangen door: met code number 1, 2, 3 of 4.

B

Bijlage 5 wordt vervangen door de bij deze regeling gevoegde bijlage.

ARTIKEL II

Deze regeling treedt in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

BIJLAGE BIJ DE REGELING TOT WIJZIGING VAN DE REGELING BURGERLUCHTHAVENS IN VERBAND MET HET VASTSTELLEN VAN GEBIEDEN MET HOOGTEBEPERKINGEN IN VERBAND MET DE VLIEGVEILIGHEID

Bijlage 5, als bedoeld in artikel 8, eerste lid, onderdeel a

Berekeningsvoorschrift outer horizontal surface en conical surface voor approach runways met code number 1, 2, 3, en 4

Begripsbepalingen

In deze bijlage wordt verstaan onder:
Approach runway: een non-instrument runway of een instrument runway als bedoeld in hoofdstuk 1 van deel 1 (Aerodrome Design and Operations) van het verdrag;
Baancode: de aerodrome reference code, bepaald op basis van tabel 1-1 in Hoofdstuk 1 van deel 1 (Aerodrome Design and Operations) van het verdrag;
Hartlijn van de baan: een denkbeeldige lijn over de gehele lengte van een start- of landingsbaan en lopend over het midden van de breedte van de baan.

Berekeningsvoorschrift

De dimensie van de outer horizontal surface en de conical surface voor een approach runway met baancode 1, 2, 3 of 4 wordt bepaald overeenkomstig de onderstaande hoogte en afstand ten opzicht van de hartlijn van de baan.

Baancode	**1**	**2**	**3**	**4**
OUTER HORIZONTAL SURFACE				
Height	100m	100m	150m	150m
Radius	5100m	5100m	15000m	15000m
CONICAL SURFACE				
Height	55m	55m	100m	100m

TOELICHTING

Hoogtebeperkingen in verband met de vliegveiligheid

In het gebied van en rond luchthavens worden omtrent de ruimtelijke indeling beperkingengebieden vastgesteld. Deze maken op grond van artikel 9 van het Besluit burgerluchthavens (hierna: Bbl) onderdeel uit van een luchthavenbesluit. Met het oog op de bescherming van de vliegveiligheid wordt in het gebied van en rond een luchthaven onder andere een gebied vastgesteld waarin hoogtebeperkingen gelden. Op grond van artikel 14 van het Bbl is in dit gebied geen object toegestaan dat hoger is dan de bij ministeriële regeling vastgestelde waarde en zijn de uitzonderingen op de hoogtebeperking opgenomen. Artikel 14, derde lid, van het Bbl bepaalt dat bij ministeriële regeling wordt bepaald op welke wijze het gebied wordt vastgesteld. Hieraan wordt met artikel 8 van de Regeling burgerluchthavens (hierna: Rbl) uitvoering gegeven.

In de aanhef van artikel 8, eerste lid, van de Rbl is bepaald dat het vaststellen van het gebied met hoogtebeperkingen overeenkomstig een aantal voorschriften en aanbevelingen van hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (hierna: het Verdrag) plaatsvindt.[1]

Outer horizontal surface

Naast de reguliere hoogtebeperkingsvlakken is op grond van artikel 8, eerste lid, onderdeel a, van de Rbl voor luchthavens met een approach runway met een baancode nummer 1 of 2 – dit zijn luchthavens met een start- en landingsbaan tot 1.200 meter – ook een zogenoemd *outer horizontal surface* vastgesteld overeenkomstig het berekeningsvoorschrift uit bijlage 5. Dit betekent dat in de omgeving van kleine luchthavens een ruimer gebied wordt vrijgehouden van hoge objecten die een belemmering kunnen vormen voor het veilig gebruik van de luchthaven.
Met de onderhavige wijzigingsregeling wordt aan artikel 8, eerste lid, onderdeel a, en bijlage 5 van de Rbl toegevoegd dat ook voor luchthavens met een approach runway met een baancode nummer 3 en 4 – dit zijn luchthavens met een start- en landingsbaan van 1.200 meter en meer – een *outer horizontal surface* wordt vastgesteld. Deze wijziging leidt er in de praktijk toe dat bij het vaststellen van toekomstige luchthavenbesluiten voor alle luchthavens deze gebieden moeten worden vastgesteld ter bescherming van de veiligheid van de vliegprocedures.

Een *outer horizontal surface* is een additioneel horizontaal toetsvlak – aansluitend op het *conical surface* – dat is ingesteld, op een hoogte van 150 meter en doorloopt tot 15 kilometer vanaf de start- en landingsbanen, waarbij het meest kritische vlak geldend is. Een *conical surface* is een hellend vlak dat aansluit op de buitenrand van de *inner horizontal surface* op 45 meter en oploopt naar 145 meter op een afstand van 6 kilometer gerekend vanaf de start- en landingsbanen.

Aanleiding voor wijziging van artikel 8 van de RBL

Het vaststellen van een *outer horizontal surface* voor grotere luchthavens is er op gericht om een ruimer gebied rond deze luchthavens vrij te houden van hoge objecten die het veilig gebruik van een luchthaven kunnen belemmeren. Door deze hoge objecten in beginsel niet toe te staan, worden onaanvaardbare of ongewenste gevolgen voor de vliegprocedures voorkomen.

De onderhavige wijziging leidt ertoe dat objecten hoger dan 150 meter in het gebied dat door middel van een luchthavenbesluit als *outer horizontal surface* wordt vastgesteld, niet zijn toegestaan tenzij zij vallen onder de uitzondering van artikel 14, tweede lid, van het Bbl. Dit betekent dat reeds in de gebieden met hoogtebeperkingen aanwezige objecten mogen blijven staan indien deze overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit zijn opgericht, geplaatst of aangelegd of indien deze vergunning is verleend voor de inwerkingtreding van het desbetreffende luchthavenbesluit. Daarnaast bestaat de mogelijkheid dat ten aanzien van een nieuw op te richten object, dat een *outer horizontal surface* doorsnijdt, door de Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) namens de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart een verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven. De ILT zal bij een aanvraag voor een verklaring van geen bezwaar de voorgenomen plaatsing van een object hoger dan 150 meter toetsen aan de vastgestelde vliegprocedures die noodzakelijk zijn voor de luchtzijdige bereikbaarheid van de luchthaven. De verklaring van geen bezwaar kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechni-

[1] Het op 7 december 1944 te Chicago tot stand gekomen Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (Trb. 1973, 109).

sche studie is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperkingen van de luchthaven. Met de opname van de *outer horizontal surface* als additioneel toetsvlak wordt invulling gegeven aan de aanbevelingen uit de onderdelen 4.3.1 en 4.3.2 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag.

Berekeningsvoorschrift: bijlage 5

Voor de vaststelling van het *outer horizontal surface* en het bepalen van de hoogte van het *conical surface* is gekozen om aan te sluiten bij de bepalingen uit hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag. Daarom wordt de hoogte van het *conical surface* bepaalt op 100 meter, zoals is opgenomen in tabel 4-1 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag. Het *outer horizontal surface* wordt vastgesteld op een hoogte van 150 meter, zoals dit is opgenomen in voorschrift 4.3.2 van hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag, en het gebied loopt door tot 15 kilometer van de start-en landingsbanen.

Administratieve lasten en nalevingskosten

De onderhavige wijzigingsregeling leidt mogelijk indirect tot een beperkte verhoging van de administratieve lasten voor burgers of het bedrijfsleven. Door het opnemen van een *outer horizontal surface* in toekomstige luchthavenbesluiten en de inpassing daarvan in bestemmingsplannen, is het oprichten van nieuwe hoge objecten slechts mogelijk nadat een verklaring van geen bezwaar door de ILT is afgegeven. Hieraan voorafgaand zal de initiatiefnemer bij de betreffende gemeente een vergunningverzoek moeten indienen. Hieraan zijn administratieve lasten verbonden. Het is vooraf echter niet mogelijk om aan te geven wat de precieze administratieve lasten gaan worden, omdat het mogelijke toekomstige activiteiten betreft waardoor op het moment van vaststellen van deze wijzigingsregeling niet bekend is of en zo ja, in welke mate deze gaan plaatsvinden.
Het verbod van artikel 14, eerste lid, van het Bbl jo artikel 8, eerste lid, onderdeel a, van de Rbl zal door een ieder moeten worden nageleefd na inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling en nadat in toekomstige luchthavenbesluiten een *outer horizontal surface* is vastgesteld. Zoals hierboven al vermeld mogen reeds in de gebieden met hoogtebeperkingen aanwezige objecten blijven staan indien deze overeenkomstig een omgevingsvergunning voor een bouw- of aanlegactiviteit zijn opgericht, geplaatst of aangelegd of indien deze vergunning is verleend voor de inwerkingtreding van het desbetreffende luchthavenbesluit.

Uitvoering en handhaving

Nieuw vast te stellen luchthavenbesluiten voor alle luchthavens zullen na de inwerkingtreding van deze wijzigingsregeling een *outer horizontal surface* moeten bevatten. De beperkingengebieden worden vervolgens in gemeentelijke bestemmingsplannen opgenomen (artikel 8.7 van de Wet luchtvaart). Dit betekent dat de uitvoering, de handhaving en het toezicht met betrekking tot het verbod van artikel 14, eerste lid, van het Bbl jo artikel 8, eerste lid, onderdeel a, van de Rbl primair plaatsvindt door gemeenten. Een ontwerp van de onderhavige wijzigingsregeling is door de ILT beoordeeld op uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid. Deze toets heeft geleid tot een kleine aanpassing in het berekeningsvoorschrift in bijlage 5.

Internetconsultatie

Een ontwerp van de onderhavige wijzigingsregeling is in de periode van 9 februari 2015 tot en met 11 maart 2015 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Doel van deze consultatie was burgers en bedrijven te informeren over de in voorbereiding zijnde regelgeving en hen de gelegenheid te bieden een reactie te geven op het ontwerp. Er zijn 16 reacties ontvangen, waarvan 2 van overheden (provincie Flevoland en gemeente Zeewolde), 11 van bedrijven (o.a. Essent en Nuon) en 3 van particulieren. De reacties leiden niet tot aanpassing van de regeling, maar wel tot een beperkte aanpassing van de toelichting. De ontvangen reacties zagen in hoofdzaak op de belangenafweging tussen vliegveiligheid en het behalen van doelstellingen van windenergie op land, het nut en noodzaak van de regeling en het omzetten van een aanbeveling uit het ICAO-verdrag.

In het dichtbevolkte Nederland is er een groot beslag op de ruimte in de lucht, waarbij tevens een ontwikkeling plaatsvindt van de bouw van steeds hogere windturbines. Aangezien het plaatsen van hoge objecten in de omgeving van luchthavens onaanvaardbare gevolgen kan hebben voor de veiligheid van vliegprocedures en kunnen leiden tot ernstige operationele beperkingen van luchthavens, is het noodzakelijk om een goede belangenafweging te waarborgen tussen de verschillende

activiteiten. Voor de kleinere luchthavens met een baanlengte van 1.200 meter is dit reeds geregeld via een *outer horizontal surface* met een hoogte van 100 meter en een diameter van 5 kilometer. Met deze wijzigingsregeling wordt voor de grotere luchthavens met een baanlengte van meer dan 1.200 meter een *outer horizontal surface* ingesteld met een hoogte van 150 meter en een diameter van 15 kilometer. Ook voor de luchthaven Schiphol is de instelling van een dergelijke *outer horizontal surface* in voorbereiding. Doorsnijdingen van de *outer horizontal surface* zijn niet uitgesloten. Bestaande objecten met een vergunning mogen blijven staan en nieuwe objecten zijn mogelijk, mits een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart wordt afgegeven. Deze verklaring van geen bezwaar wordt afgegeven door de ILT en kan worden afgegeven indien uit een luchtvaarttechnische studie is gebleken dat het object geen onaanvaardbaar risico voor de vliegveiligheid oplevert en niet leidt tot ernstige operationele beperking van de luchthaven.

In Nederland wordt groot belang gehecht aan de luchtvaartveiligheid en dit belang wordt ook door een meerderheid van de insprekers onderschreven. De eindverantwoordelijkheid voor luchtvaartveiligheid in Nederland met betrekking tot ruimtelijke beperkingen rond luchthavens is expliciet belegd bij het rijk en gereguleerd via nationale wetgeving. Deze nationale regelgeving met betrekking tot ruimtelijke beperkingen rond luchthavens wordt in belangrijke mate bepaald door internationale (mondiale en Europese) kaders. Binnen de Europese Unie vormen de mondiale voorschriften en aanbevelingen het uitgangspunt voor Europese en vervolgens nationale regelgeving. Internationaal wordt het vaststellen van een *outer horizontal surface* aanbevolen indien hier een operationele noodzaak toe bestaat, maar het is niet verplicht gesteld omdat het ruimtelijke regime in verschillende landen zeer verschillend is. Gezien het grote beslag op de ruimte in de lucht in Nederland, ligt het in de rede om in Nederland een *outer horizontal surface* vast te stellen; met de hoogtebeperking van 150 meter wordt aangesloten bij de internationale regelgeving.

Inwerkingtreding en vaste verandermomenten

Met artikel II wordt afgeweken van de vaste verandermomenten voor regelgeving. Er is voor gekozen om de voorschriften uit hoofdstuk 4 van deel I van bijlage 14 van het Verdrag met betrekking tot het vaststellen van het *outer horizontal surface* op een zo kort mogelijke termijn in de RbI om te zetten. Zodoende wordt geregeld dat voor toekomstige luchthavenbesluiten voor alle luchthavens de veiligheid van de vliegprocedures kan worden gewaarborgd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld